

havde noget helt andet at forlange. De sagde, at de mente — og deri er Mindretallet ganske enigt med Statsbanerne — at der burde af de to Kommuner gives $\frac{2}{3}$ af Anlægssummen. Naar vi nu ser, hvad disse Anlæg er anslaaede til, vil det efter de nugældende Priser gaa ret stærkt op imod 20 Mill. Kr., og der er altsaa kun budt 2 Mill. Kr. Man vil se, at der er et ret stort Spring derfra til det, som Statsbanerne anser for det rigtige, og som Mindretallet ogsaa mener, at de mindst bør yde, hvis man skal gaa til den indre Linie. I denne Forbindelse vil jeg henlede Opmærksomheden paa Bilagene, hvor der er oplyst, at Ordningen af de københavnske Banegaardsforhold siden 1904, da vi fik den sidste Lov om den nye Banegaard, har kostet 22 Mill. Kr., og at der er bevilget adskilligt mere, der vil komme til Udbetaling senere hen. Lægger vi saa til, hvad det her foreslaaede plus Højbanen vil koste, vil vi se, at vi kommer ret betydeligt op. Hvad har København givet dertil? Ja, det er oplyst i Bilagene, at København har givet i alt siger og skriver 56 000 Kr., og saa er der 10 000 Kr., man kan vente inden saa længe, og Frederiksberg har i alt ydet 25 000 Kr. Det er jo nogle smaa bitte Summer, særlig naar man ser dem i Belysning af, hvad Provinskøbstæderne tidt maa yde, naar der foretages Forbedringer ved Baneanlægene gennem dem. Endvidere gør jeg opmærksom paa den gode Handel, København har gjort, da den sikrede sig Banegaardsterrænet og ifølge den Kontrakt, som blev oprettet, skulde yde 15 Mill. Kr. at afbetale i 15 paa hinanden følgende Aar. Der er deraf endnu ikke betalt mere end en lille bitte Sum paa 24 000 Kr. Jeg synes, at det fremgaar heraf, at København og Frederiksberg har haft store Fordele baade direkte og indirekte af alt det Arbejde, der er gjort ved de københavnske Banegaardsforhold. Jeg nævner det ikke, fordi vi har det mindste at bebrejde de to Kommuner af den Grund, for det er jo sket i Henhold til Lov. De har været de kloge, og de andre, der har forhandlet med dem, har været de mindre kloge, og derfor har Kommunerne faaet fat i den gode Ende. Vi mener, at de har ydet, hvad der er blevet Enighed om; men vi synes, at der er alligevel ydet grumme lidt, og naar nu der er Tale om eventuel Fortsættelse af disse Anlæg, mener vi, at vort Ændringsforslag byder, hvad Statsbanerne egentlig har Brug for, og at det for Fremtidens Skyld er lige saa godt som den indre Linie eller Højbanen. Den indre Linie kommer jo særlig til at gavne

den indre Del af København, hvorimod den anden Linie vil komme til at gavne noget af det København, der udvider sig, og jeg har allerede nævnt, og det ser man ogsaa af Andragender, at de ydre Dele af København meget ønsker, at der skal gaas frem i den Retning, der er angivet i vort Ændringsforslag.

Ved Sagens første Behandling udtalte jeg noget om § 2. I § 2 staar der jo, at det er overladt til Ministeren efter Forhandling med de to Kommuner at afgøre, hvor meget der skulde ydes i Tilskud. Vi fra vor Side fandt det lidt uheldigt, at dette stod saadan ganske in blanco, indtil efter at Loven var vedtaget, og mente, det var rettest, at det kom ind i selve Loven, men da der fra anden Side er blevet sagt, at det vilde trække Lovforslagets Vedtagelse saa længe ud, og da vi ikke paa nogen Maade har ønsket at forhale Sagen, er vi gaaet ind paa det Surrogat, som den højtærede Ordfører har nævnt, og som er indført i Betænkningen. Rigsdagen er da ikke sat ganske ud af Spillet, selv om dens Indflydelse ogsaa efter dette maaske kan blive ret minimal.

At Frederiksberg tabte ved Omordningen af Banegaardsforholdene, er vi villige til at indrømme, men det er noget, der er sket saa mange Steder, at Omlægning af Veje og Baner og den Slags Anlæg forrykker Forholdene i ret høj Grad, uden at de vedkommende har kunnet faa nogen Erstatning derfor. Vi mener, at Forslaget, allerede som det foreligger, og ogsaa med det Ændringsforslag, som vi har stillet, vil betyde ikke saa ganske faa Fordele ogsaa for Frederiksberg. Jeg anbefaler derfor det af os stillede Ændringsforslag. Vi mener, at det er en Forbedring af Lovforslaget, og at det for Statsbanerne, hvis det en Gang bliver nødvendigt at bygge videre, vil være tilstrækkeligt og tilfredsstillende for en forsvarlig Drift af Banerne igennem København.

Ministeren for offentlige Arbejder (*Hassing Jørgensen*): Som det blev oplyst af den ærede Ordfører, er der ikke nogen som helst Meningsforskel om det tredje og fjerde Spor fra Hellerup til Klampenborg, som foreslaas anlagt ved dette Lovforslag. Der er derfor heller ikke stor Grund for mig til at sige noget derom. Jeg vil dog ikke tilbageholde den Bemærkning, at jeg anser det for en meget stor Lykke, at dette Anlæg nu synes at skulle komme til Udførelse; det vil blive af overordentlig stor Betydning for Trafikkens Udvikling paa Nord- og Kystbanen, og jeg mener, at man ved dette Anlæg i For-